

ENKELE OVERWEGINGEN OVER DE RUIMTELIJKE ORDENING OP
DE LINKER SCHELDE-OEVER.

door Dr. M. Anselin.

1. Streekplan.

In de loop van 1964 werd aan de Minister van Openbare Werken het Richtplan voor de Ruimtelijke Ordening en Ontwikkeling van het Gentse, Meetjesland, Vlaamse Ardennen en het Land van Waas overhandigd. Dit richtplan werd opgesteld door het Studiecentrum voor Regionale Ontwikkeling van de Rijksuniversiteit te Gent.

In het kader van dit richtplan werd op dat moment (anno 1964) reeds vermeld :

"De eventuele inplanting van een havencomplex in Noord-Oost Waasland zou de autonome ontwikkelingsgang van de Wase economie volledig wijzigen en aan dit gewest een nieuwe bestemming geven. Noord-Oost Waasland zou een nieuwe economische kern worden, onmiddellijk aansluitend bij de Antwerpse metropolis. De nieuwe invloeds- en attractiezone van deze kern zou aldus, o.m. op het terrein van de arbeidsmarkt, de gewestelijke begrenzing van het huidige Waasland overschrijden."

2. Probleem.

Op dit ogenblik kan nog steeds worden gesteld dat bij de ruimtelijke ordening van de Linker Schelde-oever dient rekening gehouden met een aantal factoren die enerzijds nu reeds vaststaan, en anderzijds nog niet gekend, maar in een belangrijke mate door gezamenlijk overleg kunnen gepland worden.

3. Een aantal overwegingen.

Voor een gezonde ruimtelijke ordening van Noord-Oost Waasland is het in eerste instantie nodig dat men zich dieper gaat bezinnen over een reeks belangrijke aspecten van het probleem.

3.1. De Rijksweg 314 Antwerpen-Zelzate.

Eens afgewerkt, zal deze R.W. 314 de wegverbinding vormen tussen de havens van Antwerpen en Gent. De belangrikheid hiervan zal nog geaccentueerd worden doordat deze R.W. 314 ook de enige schakel zal zijn van de nieuwe havenzone van Noord-Oost Waasland, met de beide voornoemde havens. Zou deze weg niet als zuidelijke grens nagestreefd worden voor de geprojecteerde industrialisatie ?

3.2. Omvang van de haventerreinen.

Nu er nog tijd en ruimte is voor een degelijke overall-planning lijkt het wenselijk zich een idee te vormen van de aard van de activiteiten die naar Noord-Oost Waasland zouden worden aangetrokken. Geldt het commerciële haventrafiek of industrialisatie met havenaccommodatie ? Welke is de meest economische vorm te geven aan de dokken ? Welke lay-out moet voor de aanpalende terreinen worden gepland ?

3.3. De verbindingen met het achterland.

Ook is het noodzakelijk te overwegen hoe de verbindingen van deze haven- en industrieterreinen met het achterland zouden moeten zijn. Dit geldt zowel voor de aanvoer van grondstoffen en arbeidskrachten, als voor de afvoer van de produkten. Hierbij dient uiteraard gedacht aan weg-, spoor- en streekvervoer.

3.4. Drooglegging van het Land van Saeftinge.

Zoals bekend is zal in het kader van de Deltawerken het

"verdronken Land van Saeftinge" worden ingedijkt en drooggelegd. Wordt hiermede niet tevens een reserve aangelegd voor de uitbouw van Noord-Oost Waasland in een verdere toekomst ? Men dient er immers mede rekening te houden dat de bedrijven die zich in dit gebied zullen komen vestigen, grote terreingebruikers zijn. De enkele duizenden hectaren van Doel, Kallo en Kieldrecht zullen dus even snel bezet worden als de rechter oever. En daar gaat nu reeds een bedrijf met zijn installaties de Belgisch-Nederlandse grens overschrijden.

3.5. De Schelde-oeververbindingen.

De ontwikkeling van een industriële werkgelegenheid in Noord-Oost Waasland en op de rechter Schelde-oever, heeft een ruimtelijke consequentie. De krachtlijnen van het verkeer verschuiven dus noordwaarts langs beide zijden van de Schelde. Hier ontbreekt echter een vaste oeververbinding. Wel wordt in Nederland gedacht aan de bouw van een vaste Wester-Schelde-oeververbinding ten Oosten van Terneuzen. Maar er wordt gesproken van tussen Saeftingen en het Vlaams Hoofd een vaste oeververbinding te bouwen. Dient het tracé hiervan niet volledig herzien in functie van de nieuwe projecten ? En dient er ook niet een spoorverbinding overwogen ?

3.6. Het Maritiem Kanaal Antwerpen-Gent-Zeekust.

In dit bestek komt ook de polemiek ter sprake over een eventueel maritiem kanaal Antwerpen-Gent-Zeekust.

In diverse middens is opnieuw een dergelijk kanaal opgerakeld geworden. Er dient hier wel overwogen dat de kortste weg tussen de havens van Gent en Antwerpen noordelijk ligt, aangezien deze havens zich ook noordwaarts verplaatsen in de richting van de Nederlandse grens.

Het ware wellicht eens interessant een open maar eerlijke bespreking te voeren over kosten en opbrengsten van de calibrering van de Westerschelde en van één kanaal Noordzee-Antwer-

pen. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat ook na 1980 nog nieuwe industrieterreinen zullen moeten worden aangelegd. De bouw van het maritiem Boudewijnkanaal zou dus met één investering een veilige vaarweg voor België's nationale haven vormen, maar eveneens de mogelijkheid bieden om op stedenbouwkundig verantwoorde afstanden de voor de lange termijn noodzakelijke industrieterreinen aan te leggen.

3.7. Bodemproblemen.

Nader onderzoek is vereist over de ontwatering van de Wase polders enerzijds en de opper-wateren van het Waasland anderzijds. De waterhuishouding van deze gebieden komt immers in een heel nieuwe situatie door de aanleg van de haven- en industriezones in Noord-Oost Waasland.

Men mag immers niet vergeten dat de meer dan veertig jaren geleden reeds contractueel afgesproken ontwateringswerken van het Waasland door de centrale overheid op dit ogenblik nog niet volledig zijn uitgevoerd.

De sedert jaren met succes doorgezette overschakeling naar tuinbouw in het Waasland mag ook niet verwaarloosd worden. Een wilde inbeslagneming van gronden voor wegen, havens, maar vooral voor de groeiende woningbouw, mag geen bruusk einde stellen aan de rendabele tuinbouw.

3.8. De uit te stoten boeren.

In het menselijk vlak stelt zich een zeer zware vraag, nl. deze : waarheen met de boerenfamilies die nu in de polder een landbouwbedrijf uitbaten ?

Het is geen probleem van onteigening alleen. Het is het probleem van de afscheuring van een aantal gezinnen van hun inkomen, van hun woning, van hun buurt, van hun dorp, van hun ganse levensmilieu. Dit is een zaak die niet in het onteigeningsbedrag voorkomt : maar het is een hoogst belangrijke zaak. Er dient concreet uitgewerkt naar welke nieuwe betrek-

king de actieve personen gaan overschakelen, welke versnelde vorming hen moet gegeven en waar, hoe deze gezinnen in een nieuw woonmilieu kunnen geïntegreerd worden, en dies meer. Er blijkt hier een zware taak weggelegd voor pragmatisch sociaal werk.

3.9. De weerslag op de industrialisatie van de zone Sint-Niklaas - Temse.

Er dient eveneens overwogen welke de weerslag van de industrialisatie van de Wase polders zal zijn op de verdere industriële ontwikkeling van de zone Sint-Niklaas - Temse.

Zullen er zich daar verwerkende bedrijven komen vestigen die de basisprodukten van de primaire industrieën tot finale goederen zullen omwerken ?

Zal er zich geen scherpe concurrentie voordoen op de Wase arbeidsmarkt tussen de havenindustrieën en de kern Sint-Niklaas - Temse ?

3.10. De woningbouw.

Planologisch kan alleen gesuggereerd worden de woningbouw te houden ten zuiden van de R.W. 314. Ten noorden van deze rijksweg zal heel wat te doen zijn voor havens en industrie, en nog meer. Het mag toch niet meer zijn dat woningcomplexen worden ingeplant midden of nabij industrieën, vooral petrochemische en dergelijke. Diverse recente rampen moeten een teken aan de wand zijn.

Voor de woningbouw melden zich diverse bestaande dorpen aan. Of zal op de Imalsogronen eindelijk een eigenlijke stad worden gebouwd, zoals Le Corbusier ze had geconcipieerd; dit in plaats van de huidige open tentoonstelling van woningbouw-systemen ?

Welke wordt dan de positie van de stad Sint-Niklaas, hoofdstad van het Waasland ? Zullen op de lange termijn andere kernen

deze situatie doorbreken ? Er is hier wel een gevaar van versnippering en degradatie van de moderne centrale equipementen, noodzakelijk voor de bevolking.

Terloops dient hier gewezen op het dreigende aanééngroeien van Zwijndracht-Melsele-Beveren tot één straatdorp van ca. 9 km. Er moeten dringend stedenbouwkundige maatregelen genomen om bufferzones te voorzien.

3.11. De Stropers / Koningsbos.

Op het grondgebied van de gemeente Kemzeke - Sint-Gillis-Waas komt een prachtig natuurlandschap voor, genaamd De Stropers / Koningsbos. Dit gebied is waardevol vanuit diverse standpunten. Het biedt verscheidene herinneringen uit verschillende tijdstippen van de geschiedenis van Vlaanderen. Het bevat biotopisch zeldzame sites. En het is bovendien één van de laatste bos- en heidelandschappen van Oost-Vlaanderen.

Door de verderschrijdende urbanisering van de bevolking groeit de behoefte aan recreatiezones en groeneruimten. Door haven- en industrieuitbreiding gaan de Wase polders landschapelijk verloren, maar ook de watersport op de Schelde verliest stilaan zijn charme door de "industrial look" van de oevers.

Het is dus maar al te noodzakelijk dat de enkele honderden ha. Stropers / Koningsbos als ontspanningslandschap worden gereserveerd.

3.12. Administratieve structuur.

In dit verband dient ook aandacht besteed aan de administratieve bestuursvorm zowel van het gebied als van de haveninstallaties. Hoe moet de gemeentelijke structuur worden aangepast ? Wie zal met de havenexploitatie belast worden ?

De Antwerpse havendienst die een onderdeel van de Antwerpse stadsadministratie is ? Of een organisatie "ad hoc", zoals

een havenschap ? Of dient de gehele ruimtelijke ordening van het gebied gebracht onder de bevoegdheid van een supra-gemeentelijk orgaan : een intercommunale van de Wase gemeenten of een "district", de nieuwe bestuursvorm in Nederland ? De afstanden spreken hier immers een duidelijke taal ; het stadhuis van Sint-Niklaas ligt dichterbij de havenzone in Noord-Oost Waasland dan het stadhuis van Antwerpen. Drukt men deze afstanden in tijdseenheden uit, dan is, wegens de traditionele opstoppen aan de Scheldetunnel, de positie van Sint-Niklaas nog gunstiger.

4. Besluit.

Uit dit kort overzicht van een aantal aspecten van de inplanting van haven- en industrieterreinen in Noord-Oost Waasland, blijkt dat het strikt noodzakelijk is dat er voor gewaakt wordt dat een kortzichtige planning de ruimtelijke ordening en ontwikkeling en mede de toekomst van het Waasland niet hypothekeert.

Alle behoeften moeten geëncalculeerd worden in een lange-termijn-planning, voor het welzijn van de Wase bevolking.